# ♦bloc-notes♦

*Istoria se repetă*

## LA MILANO BOXEURII ROMANI *au fost cruni nepărtiniţi*

Telefonul ne-a adus eri o veste pe care, dacă o prevedeam nu ne-o puteam totuşi închipui atât de amară pentru pugilismul românesc.

Trei din bunii noştrii amatori au fost eliminaţi de tripleta oficială a jurului internaţional dela Milano.

Se urmăreşte la Milano, în campionatele ce se desfăşoară zilele acestea, reliefarea unui succes al boxului din Europa Centrală.

Se întrebuinţează astăzi la Milano, aceleaşi procedee cari au patronat şi în 1930 la Budapesta, în 1934 tot la Budapesta şi în 1936 la Berlin.

O coaliţie între italieni, unguri şi germani, a aranjat de o asemenea manieră juriul internaţional, încât este imposibil, ca un boxeur român să poată pretinde să boxeze cel puţin de două ori.

Ei sunt eliminaţi chiar dela primul match.

Nu se poate spune că nu este «cu ochi şi cu sprincene» că Băncescu, lovit de două ori la ceafă, nu este câştigătorul matchului prin greşeala adversarului.

Juriul însă a vorbit altfel.

Nu trebuie să ne surprindă.

Rezultatul acesta trebuia să-l prevedem chiar dacă în echipă am fi avut numai campioni europeni.

In 1934, la Budapesta, David, după ce din Harangy făcuse un punching-ball, a fost declarat bătut.

In juriu era atunci un olandez, un german şi un italian.

Astăzi, probabil că la Milano istoria se repetă, spre dezolarea noastră şi spre paguba boxului românesc.

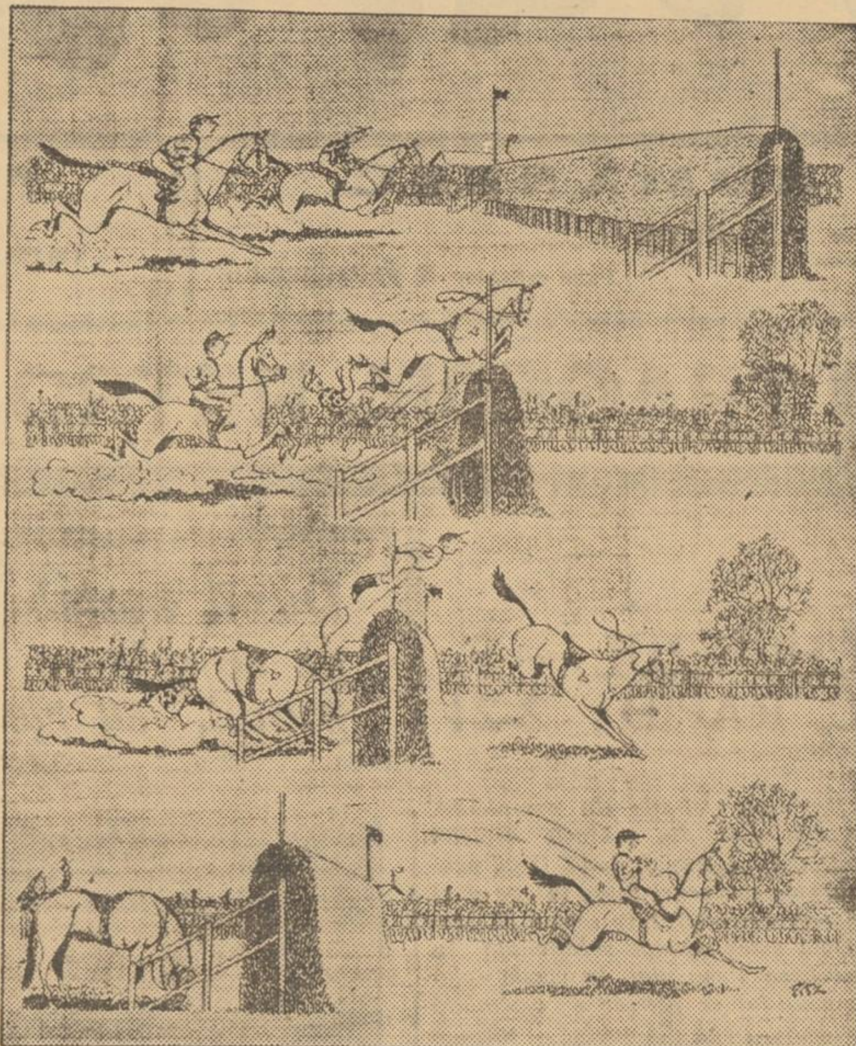
Nu trebuie să disperăm însă.

Am făcut o greşeală mare: perseverarea cu care am hotărât să ne prezentăm din doi în doi ani la asemenea... porcării internaţionale!

Mai bine stăteam acasă: nici sportul românesc nu câştigă nimic în plus şi nici tripleta gangsterilor oficiali dela Milano, n'ar fi fost obsedaţi de sistema combinaţiilor ce ar fi trebuit să le facă pentru ca românii să fie declaraţi învinşi chiar din eliminatorii.

I. SAVESCU

## Jocheul norocos



*Poveste fără cuvinte*




*D. Liviu Iuga a dat repetate dovezi că ştie să rezolve probleme de sport extrem de grele şi de discutate.*

*Ca preşedinte al «Comisiunii de selecţie», a reuşit să găsească o admirabilă soluţie de selecţionare, care ne-a adus un majestos 1—1 cu echipa reprezentativă a Cehoslovaciei.*

*Dar d. Iuga nu este numai preşedinte al «Comisiunii de selecţie». Este şi preşedinte al «Chinezului».*

*In această calitate, d. Iuga a dat deasemeni examene strălucite. Mai mult: a stabilit performanţe pe cari niciun alt preşedinte de club nu le va putea apropia vreodată.*

*De pildă: sub oblăduirea d-lui Iuga, jucând un singur match, Chinezul a câştigat eri... trei puncte.*

*Conform regulamentului, echipele au numai trei posibilităţi într'un match de football: să câştige două puncte (învingând), să câştige un punct (match nul) sau să nu câştige nimic (pierzând).*

*Chinezul a făcut eri match nul cu F. C. Rapid. Normal, ar fi trebuit să câştige un punct.*

*Cu d. Iuga însă, în împrejurări grele, orice performanţe sânt posibile. Dovadă că făcând doar match nul, Chinezul a săltat eri dintr'o dată în clasament, cu... trei puncte.*

*Un punct pe teren (câştigat de echipă) şi două... la masa verde, prin protestul câştigat (de d. Iuga) împotriva Gloriei. Toate trei, în interval de 24 de ore.*

*Recunoaşteţi că nu este o performanţă banală...*

*

*In vederea sărbătorilor de Paşti Federaţia română de football — ca şi celelalte Federaţii — a luat obişnuita vacanţă. La despărţire, oficialii s'au salutat cu tradiţionala urare, repetată din gură în gură:*

*— Sărbători fericite!...*

*— Sărbători fericite!...*

*— Sărbători fericite!...*

*Doar un oficial ale cărui iniţiale sânt inutile, fiindcă e uşor de descoperit) a utilizat şi cu acest prilej o urare care-i divulgă o veche şi cunoscută slăbiciune:*

*— Săr-băutori fericite, băeţi. Săr-băutori fericite.*

**Castor**

## Cine este Leicester City

In cursul săptămnii viitoare, ne va vizita o excelentă echipă profesionistă engleză, „Leicester City". Pentru a familiariza pe cetitorii noştri cu valoarea echipei engleze, găsim interesant să reproducem, după „Sundey Referee", darea de seamă asupra ultimului match oficial jucat de Leicester City, în compania lui Tottenham Hotpurs, match pe care l-a câştigat cu 4—1. Această victorie a permis lui Leicester City să depăşească pe Blackpool în clasament.

Dar, iată cum descrie acest match redactorul lui „Sunday Referee".

„Leicester City a biruit! După o luptă care a durat tot sezonul, a devenit campionul Diviziei a doua, depăşind pe Blackpool, care a condus până în ultima zi a sezonului.

Triumful acesta este cu atât mai remarcabil, cu cât ne amintim că Leicester era la un moment datt cu 6 puncte în urma lui Blackpool şi ameninţat de Bury şi Plymouth Argyle.

Este şi triumful d-lui Frank Womack, managerul lui Leicester City, care în toiul sezonului a părăsit pe Grimsby Toron spre a conduce pe actualii campioni ai diviziei II-a.

Una din primele sale realizări — lovitura sezonului englez — a fost achiziţionarea lui Bowers dela Derby Country (din Div. I N. R.). Acest vestit centru-înaintaş a avut grijă de rest. El a transformatt echipa, dându-i putere de pătrundere — „punch-ul" — şi însufleţirea necesară. Oportunismul lui a biruit şi pe Tottenham.

El a marcat primul goal după 15 minute, surprinzând complect pe adversari şi a marcat din nou în repriza doua, când se simţea nevoia cea mai mare.

Scorul este injust pentru Tottenham.

Marea diferenţă consta în faptul că Morrison (centrul înaintaş) nu era egalul lui Bowers ca trăgător.

MAW (inter-stânga) a marcat al doilea goal pentru Leicester, driblând pe Buckingham (centru half), iar Morrison a micşorat diferenţa, profitând de o greşală a lui JONES (fundaş stâng, internaţional galez, la Leicester City).

BOWERS a marcat goalul hotărîtor, pătrunzând şi marcând formidabil în urma unei degajări lungi a apărării.

CARROLL a adăugat goalul al 4-lea. Acelaş jucător, în prima repriză, a făcut un salt formidabil după o minge înaltă, terminând printr'un plongeu în mijlocul spectatorilor.

Au asistat 28.000 spectatori.

# Participarea României la jocurile mondiale universitare

*O delegaţie se va prezenta d-lui prim ministru Gh. Tătărescu. Spre o serioasă îndrumare a sportului universitar*

Intr'un reportaj apărut acum câtva timp discutam posibilitatea pe care o are România de a deplasa o echipă la Jocurile mondiale universitare şi concomitent cu aceasta, de a se păşi la o organizare metodică a mişcării sportive în rândurile studenţimii.

Astăzi suntm în măsură să revenim cu unele amănunte, menite să dea o serioasă indicaţie de stagiul în care se găseşte această importantă chestiune.

O ECHIPA DE 70 DE STUDENŢI LA PARIS

In principiu, se pare că România va fi reprezentată la Jocurile mondiale de o echipă de 60—70 de studenţi.

După indicaţiile care ne-au fost date se pare că sportul universitar românesc va fi reprezentat astfel:

Football 15 jucători.
Basket 10 jucători.
Atletism 6 atleţi.
Rugby 20 jucători.
Tennis 2 jucători.
Scrimă şi nataţie câte 2 reprezentanţi.

CUM SE VA LUCRA

Chiar în cursul săptămânii viitoare se va alcătui comitetul organizator, care se va ocupa cu pregătirea şi selecţionarea cadrelor precum şi cu strângerea fondurilor necesare acestei deplasări.

Comitetul se va compune din conducătorii grupărilor Sportul Studenţesc şi Universitatea, grupări recunoscute de Senatul Universitar, făcându-se apel şi la câţiva specialişti.

Pentru a-şi asigura fondurile necesare care se vor ridica după calculele făcute la circa 700.000 lei un comitet de iniţiativă s'a format din d-nii: C. Chiriceanu, I. Buzoianu, Mărăşescu, etc. care se va prezenta în audienţă d-lui prim ministru Gh. Tătărăscu. Paralel cu aceasta se va alcătui un comitet de patronaj, care va cuprinde pe d-nii: Gh. Tătărăscu prim ministru, I. Inculeţ, vice preşedintele consiliului de miniştri, Victor Antonescu, ministrul afacerilor străine, C. Angelescu, ministrul educaţiei naţionale, Ştefănescu Goangă, subsecretar de stat ,Gusti, preşedintele Fundaţiilor Regale, V. V. Tillea, fost ministru, preşedintele FRFA, Gabriel Marinescu subsecretar de stat, Octav Onicescu directorul A.N.E.F.-ului.

SPRE ORGANIZAREA SPORTULUI UNIVERSITAR

Comitetul de iniţiativă se va prezenta imediat după începerea cursurilor, d. rector Stoicescu, căruia i se va propune ca în conformitate cu noua reformă universitară şi în conformitate cu legea O.E.T.R. să înfiinţeze fiecare facultate secţiuni sportive care se vor ocupa cu reglementarea şi organizarea vieţii sportive studenţeşti.

Totodată acest comitet va purcede la organizarea campionatelor pentru toate sporturile.

F.R.F.A. SE INTERESEAZA

F.R.F.A. va înfiinţa o comisiune universitară care va selecţiona teamul naţional pentru Paris. In cursul săptămânii viitoare va avea loc o importantă consfătuire pentru a se pune la punct detaliile de organizare.

# Sezonul automobilist se va inaugura Duminică prin concursul de regularitate al soc. „Unirea"

După cum am anunţat la timp, şi anul acesta, sezonul automobilist va fi inaugurat datorită iniţiativei particulare, prin concursul de regularitate al societăţii «Unirea» de petrol.

Concursul se va ţine Duminică 9 Mai şi este deschis tuturor angajaţilor societăţii «Unirea» de petrol precum şi invitaţilor comitetului.

In tot timpul concursului maşinile concurente vor fi alimentate cu produsele petrolifere numai dela staţiunile «Unirea».

In tot timpul concursului se va respecta legea circulaţiei şi regulamentele în vigoare.

Organizatorii nu vor răspunde pentru nici un acident care se va provoca de către sau se va întâmpla unui concurent în timpul concursului. Concurentul care va fi provocat un accident de persoane în timpul competiţiunei va fi eliminat din concurs

PARCURSUL

Concursul se va ţine pe următorul parcurs:

Ploeşti — Braşov — Şercaia — Hoghiz — Maeruş — Râşnov — Drumul Reginei — Azuga — Ploeşti.

Se va instala câte un control la care se va opri fiecare concurent, în următoarele puncte: Ploeşti, Braşov, Şercaia, la 2 puncte între Râşnov şi Azuga pe Drumul Reginei denumite «Coasta» şi «Hotel Park» şi la Ploeşti.

In afară de controalele de mai sus, se vor înfiinţa două controale secrete între Şercaia şi «Coasta».

PLECARILE

Concurenţii vor lua plecarea dela staţia de benzină «Unirea» din Piaţa I. G. Duca, la intervale de două minute, cu începere dela ora 6,30 dim. (ora Radio Bucureşti).

Concurenţii se vor prezenta la controlul de plecare cu cinci minute înainte de plecarea primului concurent, adică la ora 6.25 dim. Intârzierile vor fi penalizate cu 1 punct de minut.

Dacă mai mulţi concurenţi vor sosi la un control în acelaş timp plecările se vor da din două în două minute şi în ordinea sosirii la control.

CURSA DE COASTA

După Râşnov concurenţii se vor opri la punctul de control «Coasta» unde va avea loc o probă de coastă.

Imediat după această probă se va rezerva o oră pentru masa la hotel Park, care se află la vârful coastei. Plecările dela hotel Park se vor da în ordinea sosirii cu începere dela ora 14 şi la intervale de un minut.

Următoarele distanţe au fost stabilite între controale şi vor fi întrebuinţate la toate calculele de viteză medie:

Etapa 1-a Ploeşti—Braşov 110 km.
Etapa 2-a Braşov—Şercaia 49 km
Etapa 3-a Şercaşia—Coasta 102 km.
Etapa 4-a Hotel Park—Ploeşti 88 k.
Lungimea circuitului 349 km.

Automobilele concurente vor fi repartizate în două categorii, una pentru motoare cu capacitate sub un litru şi jumătate şi a doua pentru motoare peste un litru şi jumătate.

PUNCTAJ, PENALIZARI

Se va aloca fiecărui concurent 200 puncte pentru fiecare etapă, 200 puncte pentru proba de regularitate constantă între Şercaia şi «Coasta», 400 puncte pentru probă de coastă, 200 puncte pentru proba de demaraj şi frânare, şi 50 puncte pentru proba de parcare. Aceste două din urmă probe se vor desfăşura în incinta rafinăriei «Unirea» după terminarea circuitului. Concurentul care, pe etapa I-a va fi ales şi realizat un timp mai bun decât timpul maximum indicat mai sus va primi două puncte pentru fiecare minut ales şi realizat sub timpul maximum.

Pentru fiecare minut de întârziere la controale, cu excepţia celor două controale secrete între Şercaia şi «Coasta», se va pierde 4 puncte. Timpurile vor fi înregistrate până la un sfert de minut. Concurenţii vor avea latitudinea să sosească la controalele Braşov, Şercaia sau Ploeşti maximum 5 minute înainte de timpul prescris sau în cazul controlului dela Braşov, 5 minute înainte de timpul ales. Pentru fiecare minut peste acest maximum de 5 minute se va pierde câte 4 puncte.

Penalizarea în proba de regularitate constantă între Şercaia şi «Coasta» va consta din 4 puncte pentru fiecare minut de întârziere sau avans între Şercaia şi primul punct secret de control, 8 puncte de minut întârziere sau avans între cele două puncte secrete de control şi 4 puncte de minut întârziere sau avans între punctul al doilea de control şi «Coasta». Apropierea unui concurent de un punct secret de control va fi semnalat prin mişcarea unui steag galben, iar timpul trecerii va fi luat în momentul căderii steagului. Concurenţii nu vor opri maşinile la controalele secrete dar vor face un semn prin care să se înţeleagă că au observat steagul şi vor reduce viteza maşinilor, pentru a înlesni cetirea numerelor de ordine La proba de coast. se va pierde câte un punct pentru fiecare secundă cât va dura proba (urcarea). Pentru eşirea din şosea, se vor pierde 10 puncte

La proba de demaraj şi de frânare se vor aplica următoarele penalizări:

1 punct pentru fiecare secundă cât va dura proba.

5 puncte pentru fiecare bidon atins de maşină.

5 puncte pentru eşirea după teren.

La proba de parcare se vor aplica următoarele penalizări

1 punct pentru fiecare secundă cât va dura proba.

10 puncte pentru atingerea unei capre.

1 punct pentru fiecare centimetru distanţă între roată şi linia care reprezintă trotuarul. Se va măsura distanţa dela roata mai depărtată, măsurătoarea făcându-se dela centrul roţii,

25 puncte pentru trecerea peste linie, pentru fiecare roată în parte.

La probele de demaraj şi de parcare este obligat să fie în maşină numai conducătorul, pe când la proba de coastă, vor rămâne în maşină toţi pasagerii cari au însoţit maşina pe circuit.

# O vizită la şcoala de sbor fără motor dela Trebbin

**de prof. GEORGE ŢINTA**

Trimis de Federaţia Aeronautică Regală a României la Berlin, pentru rezolvarea unor chestiuni de înjăţământ privind sborul fără motor, am fost invitat de „Aeroclubul Germaniei" să vizitez şcoala de sbor fără motor dela Trebbin.

Trebbin este o localitate mică, aşezată la vreo 40 km. spre Sud-Est de Berlin, într'o regiune pitorească, ce îmi aminteşte minunatele peisagii din ţara noastră. Pe o şosea excelentă — care şi ea îmi aminteşte de şoselele noastre, însă numai prin antiteză — am ajuns la Trebbin într'o jumătate de oră de goană lină cu automobilul.

Am coborît din maşină la poalele unui deal nisipos, cu un nisip tot aşa de fin ca nisipul depe plaja mării şi am urcat pe coline unde se află instalate hangarele şcolii. In vârful colinei se văd de departe trei planoare, iar în jurul lor o mulţime de tineri în tricouri uniforme.

Ne întâmpină directorul şcolii, însoţit de câţiva dintre instructorii dela Trebbin, cu tradiţionalul salut german: „Heil Hitler" ş imâna dreaptă sus. Se fac prezentările de rigoare şi convorbirea se încheagă de îndată, într'o atmosferă de solidă camaraderie sportivă. Fără îndoială că una din virtuţile sportului este aceea de a înfrăţi într'o clipă oamenii din orice colţ al lumii, de a lega între ei pe cei cari nu s'au mai văzut niciodată şi poate nic nu se vor mai vedea vreodată.

Vizita începe prin prezentarea materialului din hangare. Şcoala dela Trebbin dispune de 15 planoare de diferite categorii, pentru diversele grade de învăţământ ale sborului fără motor. Am examinat întâiu planoarele pentru începători — candidaţii la brevetul A. In aceste planoare elevul stă aşezat pe un scaun fixat pe grinzi, în extremitatea dinainte a maşinii, fără să aibă o carlingă propriu zis. El este prins de planor cu o centură, singur sprijin care să-l ţină în aparat. Pentru mine, deprins să stau cufundat până la gât în carlinga avionului, senzaţia de a sta pe un scaun în plin aer a fost dintre cele mai curioase.

Apoi mi s'a arătat alte planoare de acelaş tip, deosebindu-se de primele numai prin aceea că ele aveau o carlingă, în care este aşezat pilotul. La aceste planoare există şi aparate de bord: vtiezometru, variometru, busola. Ele sunt folosite pentru sboruri mai grele, executate de planoriştii mai înaintaţi.

Continuând revista materialului, am întâlnit tipuri de planoare din ce în ce mai perfecţionate, capabile să stea în aer ore întregi şi să străbată distanţe de sute de kilometri — aşa zisele „planoare de performanţă". Ele sunt folosite numai de deţinătorii brevetului C. cari îşi continuă antrenamentul în şcoală. La aceste planoare, tabloul instrumentelor de bord este completat cu aparatele de sbor fără vizibilitate exterioară, necesare pentru sborul în nori.

Un tip foarte interesant de planor de şcoală din hangarele dela Trebbin este planorul cu două locuri. Utilitatea unui asemenea planor este îndoită: el serveşte atât pentru sborurile de control, pe cari instructorul le face cu elevii, spre a constata direct dacă elevul comite vreo greşală în evoluţiile sale şi a i-o corecta; cât şi pentru a executa sboruri de propagandă cu acele persoane, a căror iniţiere în tainele sborului fără motor este socotită folositoare.

D. profesor Reindorf, care are în Aeroclubul Germaniei conducerea superioară a activităţii de sbor fără motor, mi-a povestit numeroase cazuri de convertire a unor personalităţi de seamă, cari erau adversare declarate ale sborului fără motor. Un singur sbor peste plaiurile din jurul Trebbinului, în liniştea desăvârşită în care planorul alunecă prin oceanul de aer, a fost deajuns să schimbe duşmanii în prieteni...

*

Am ascultat îndelung lămuririle directorului şcolii, care mi-a vorbit de tehnica sborului fără motor, de viaţa din tabăra lor, de performanţele realizate la Trebbin.

O expunere calmă, în care isprăvi de seamă erau povestite cu simplitatea de contur a unor întâmplări de fiecare zi.

O expunere în care totul era socotit firesc; în care excepţionalul era prezentat ca o datorie.

Viaţa acestor oameni se scurge lin, fără altă dorinţădecât munca şi fără altă răsplată decât sborul.

Ne-am îndreptat apoi cătr evârful colinei, unde elevii îşi primeau lecţia de sbor. Intâmplarea mă adusese acolo tocmai la lecţia dintâiu.

La început, elevul nu este lăsat să sboare. El trebue să se familiarizeze mai întâiu cu planorul. De aceea, planorul este aeşzat pe culmea dealului, cu faţa în bătaia vântului. Sprijinit pe patina lui şi pe un butuc, el nu se poate ţine singur în echilibru, ci tinde să se aplece pe o aripă sau pe cealaltă. Indatorirea elevului este să lucreze cu manşa astfel încât aripioarele să împiedece înclinările laterale ale planorului.

Pentru fiecare planor este un grup de 15 copii. Ei au deja un trecut aeronautic: dela vârsta de 10—11 ani s'au deprins să construiască modele reduse de avioane — aşa zisele „modele sburătoare". Acum au 16 ani şi au fost aduşi să înveţe sborul fără motor. Peste doi ani vor trece mai departe, la sborul cu avioan eadevărate, purtate prin azur de elic eşi de motor. Dar deocamdată se mulţumesc să asude, căznindu-se să păstreze echilibrul palnorului în vântul depe coama dealului, cu ochii ţintă spre orizontul îndepărtat.

Terenul dela Trebbin este alcătuit din două dealuri aşezate faţă în faţă, pe coasta cărora suflă vântul care poartă planoarele. Oricum ar bate vântul, datorită formei fericite a reliefului sborul este totdeauna posibil. Numai că uneori planoarele se avântă în aer depe un deal, iar alteori depe celălalt.

Intre cele două dealuri, ceva mai la o parte, se află un aerodrom neted, orizontal. De aci decolează avioanele remorchere, cari ridică planoarele pentru exerciţiile de sbor remorcat.

Povestea directorului şcolii se deapănă mereu, în aceeaşi notă de firesc, care te împiedică să te gândeşti măcar la vanitate sau la modestie. Şi poate că ea ar mai fi durat mult, dacă nişte stropi de apă scuturaţi din nori nu ne-ar fi chemat la realitate. In fugă ne-am repezit, prin nisipul dealului, către automobilul care trebuia să mă ducă înapoi la Berlin.

Mâna dreaptă sus; heil Hitler; şi am plecat.

Pe drum, tot timpul am avut strângerea de inimă care îmi spunea că m'am despărţit de un prieten.

Berlin, 4 Maiu 1937.

PROF GEORGE ŢINTA